



XIII CONGRESO DE ARQUITECTURA 2017
MOVILIDAD ACTIVA
Curridabat , 23 al 25 de mayo de 2017

Considerandos

La movilidad se ha convertido en un aspecto neurálgico de nuestras ciudades. Es factor preponderante que determina sus condiciones de habitabilidad, calidad de vida, y competitividad.

A nivel mundial la población se urbaniza aceleradamente. Actualmente ocupa el 2% de la superficie del planeta y emite el 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero.

En Costa Rica nuestras ciudades no están preparadas para manejar de forma sostenible la movilidad, de ahí que el 67% del consumo de hidrocarburos proviene del sector transporte. Los vehículos privados son los principales responsables de la generación de 4,7 millones de toneladas de Co2, de un total de 8 millones de toneladas que produce el país.

Esta problemática se refleja en la pérdida de tiempo útil, en el deterioro de la calidad de vida familiar, en la accidentalidad, la contaminación, los tiempos de viaje y en des economías urbanas.

Ante este panorama, se han empezado a gestar acuerdos globales para revertir esta situación como los Objetivos de Desarrollo Sostenible al 2030 emitidos por la ONU en el 2015, así como la Nueva Agenda Urbana de Hábitat III emitida en Quito en octubre del 2016.

En el caso de Costa Rica el Plan del Gran Área Metropolitana 2013-2030 (Decreto 38145, Gaceta N° 82 del 30 de abril 2014) plantea el modelo de Centralidades Densas Integrales incluido en el Plan Nacional de Energía 2015-2030. Este modelo considera la vivienda de construcción vertical, el centro de un sistema urbano fundamentado en la densidad, en la mezcla de usos de suelo y la cercanía de los servicios para aumentar la eficiencia, reducir la movilidad motorizada y promover la movilidad activa.





Declaración

Nosotros los participantes del XIII Congreso de Arquitectura 2017, Movilidad Activa, el Colegio de Arquitectos de Costa Rica representando al gremio a nivel nacional y con base en los aportes y criterios de los invitados nacionales, internacionales, estudiantes, colectivos urbanos y asistentes planteamos una declaración conjunta.

Su objetivo es promover un cambio de paradigma en el concepto de movilidad, a fin de concretar acciones que se reflejen en una mejora del hábitat, en la aplicación de buenas prácticas por parte de los arquitectos, municipalidades, Gobierno Central, sociedad civil e instituciones de gobierno y se consolide un modelo de gobernanza que permita avances consensuados en el tema.

Se consideran los tres ejes estructurantes como:

Planificación y Diseño Urbano: mejorar la funcionalidad de la ciudad, acercar y complementar los usos de suelo y mejoramiento de las condiciones del hábitat y el espacio colectivo de la ciudad.

Espacio Público y Cultura: el diseño del espacio como coadyuvante para la promoción de ciudad inclusiva y que brinde accesibilidad a los valores históricos, culturales y patrimoniales.

Infraestructura de Redes y transporte: Optimizar el desarrollo de la infraestructura física en la ciudad a partir de las necesidades de las personas de manera articulada entre las diferentes instancias de gobierno.

1. La Movilidad urbana como derecho social

La movilidad debe ser reconocida como un derecho social, estableciendo políticas públicas de Estado que den respuesta a las necesidades y aspiraciones de una vida sana, en entornos competitivos que anticipen impactos como el cambio climático y la participación ciudadana.

2. Interés público y prioridad nacional

El tema de Movilidad es de interés público como de prioridad nacional, razón por la cual debe ser abordado con la atención que merece, a través de planes, proyectos y obras específicas donde prevalezca el interés colectivo sobre el individual. Debe aumentar en forma prioritaria la inversión en transporte público masivo y en adaptar las ciudades para el fácil desplazamiento en medios no motorizados.



3. Accesibilidad Universal

Las ciudades deben adaptar sus espacios a las necesidades de todos los grupos sociales, al envejecimiento de la población, a los requerimientos de las mujeres, los niños y personas con discapacidad. Debe promover el acceso fácil a recursos de movilidad activa como la bicicleta a través de infraestructura apta para este medio y sistemas de uso público.

4. Continuidad en los procesos

La movilidad debe ser una política de Estado con visión de continuidad a largo plazo. El desconocimiento de los procesos técnicos que suman a las iniciativas o el manejo aislado de la solución deben evitarse si se quiere avanzar. Toda decisión debe basarse en el adecuado sustento técnico.

5. Visión ecosistémica e integrada

Se debe considerar la movilidad articulada a los usos del suelo, el componente natural, la vivienda y a los equipamientos públicos. Esto implica un esfuerzo de las instancias de Gobierno Central, instituciones autónomas y municipios para articular acciones de manera conjunta.

Los sistemas de movilidad deben ser planificados de forma integral y complementaria. Esto amerita un esfuerzo de concertación y definición de prioridades.

6. Gestión Multisectorial

Implica la definición de los agentes interesados, su organización, participación, y coordinación de sus aportes en función de la consecución de un objetivo común como es la movilidad.

7. Los gobiernos locales como actores estratégicos

El nivel municipal es el que en mayor grado puede incidir en la movilidad activa a través de la recuperación de áreas públicas, de una red vial articulada, de los sistemas no motorizados y de la adecuada optimización de los usos de suelo en sus planes reguladores. Sin embargo, también debe complementarse su acción con las acciones del Gobierno Central

8. Participación ciudadana:

Debe reflejarse en la capacidad de incidir en forma organizada y legítima en la toma de decisiones para lograr avances efectivos y transparentes. Involucra la información, la difusión, y esencialmente la toma de decisiones compartidas y consensuadas respecto a la propuesta de movilidad en las comunidades directa e indirectamente involucradas.

9. Los ríos como fuentes activas de conectividad

Los ríos urbanos son espacios aptos para la recuperación del paisaje, la integración de actividades y zonas urbanas y la posibilidad de integrar una movilidad funcional y recreativa que ponga en valor los ríos y su entorno natural.

10. Financiamiento

Implica una serie de esfuerzos desde los Gobierno locales y Central para la asignación de recursos que permitan consolidar avances tangibles y sostenibles. Utilizar herramientas vigentes como los establecidos en el Sección III capítulo IV de la Ley de Planificación Urbana y fondos concertados con sector privado que canalicen la Responsabilidad Social Empresarial.

11. Participación de los arquitectos

Considerando su ámbito profesional como un actor estratégico en el diseño y construcción de las edificaciones, espacio público y el diseño de la ciudad, debe tener una participación protagónica y directa en los procesos de transformación positiva de los entornos urbanos para dar cabida a una movilidad activa. El Colegio de Arquitectos de Costa Rica se dispone como un espacio de asesoría y colaboración en el impulso de la movilidad activa.

12. Seguimiento y control

Deben contemplarse metas indicadores y acciones concretas que puedan ser sujetas de su seguimiento y control no solo por parte de las instituciones involucradas sino por parte de la ciudadanía para lo cual es fundamental la comunicación y difusión de los procesos a través de un Consejo Ciudadano. No bastan las buenas ideas, si estas no pueden ser medidas y evaluadas, lo que permitirá confirmar los alcances y la efectividad de las mismas.

Los abajo firmantes suscribimos la presente declaración de Movilidad Activa el día 25 de mayo 2017, en la Sede del Auditorio del Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos en Curridabat, San José Costa Rica.

Por: Junta Directiva del Colegio de Arquitectos, el Comité Temático y la Organización.


Arq. Abel Castro Laurito
Presidente

